

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

04/2023



Warszawski Transport Publiczny

WTP w 2022 ROKU

WARSZAWSKIE LINIE
TURYSTYCZNE

15 LAT
WLT



Drodzy Czytelnicy,

Pierwsze wagony warszawskiego metra serii 81 przyjechały do Warszawy jeszcze ze Związku Radzieckiego – wiosną 1990 roku ówczesny Telewizyjny Kurier Warszawski pokazywał przejazd tych pojazdów torem technicznym do stacji technicznej na Kabatach. Nie było wtedy jeszcze Metra Warszawskiego w dzisiejszej formule, nie mówiąc już o tym, że podziemna kolej rozpoczęła kursowanie w 1995 roku (czyli ładnych parę lat po dostawie pierwszych wagonów). A same wagony – dar ZSRR, jak twierdziła wcześniej PRL-owska propaganda, tym podarunkiem tak do końca nie były bo aby je sensownie wykorzystać, trzeba było kupić kolejne. Takie to były czasy – w Polsce, która zrywała więzy łączące ją z pozostałościami bloku wschodniego, podziemna kolej była obsługiwana przez pociągi takie same jak w Moskwie, Leningradzie (dziś Petersburg), Pradze, Budapeszcie, Sofii itd.

Dziś żegnamy radziecką myśl techniczną – nowoczesne pociągi Skody sukcesywnie zastępują na torach najstarsze składy. I trzeba przyznać, że bez 81 metro w Warszawie by nie ruszyło i te składy prawidłowo eksploatowane, remontowane, modernizowane i w miarę możliwości dostosowywane do nowoczesnych systemów kolejowych, dobrze przysłużyły się warszawiakom. A teraz to samo będą robiły w Kijowie – stolicy napadniętej przez Rosję Ukrainy dokąd pojadą przekazane przez Warszawę.

Podsumowaliśmy 2022 rok w Warszawskim Transporcie Publicznym. Przewieźliśmy ponad 860 mln pasażerów. Najwięcej autobusy – niemal połowę z nich. Na drugim miejscu znalazły się tramwaje – prawie 250 mln a wspomniane metro, jako trzecie – 160 mln. Pasażerowie kupili ponad 100 mln biletów wszystkich rodzajów. Te liczby robią wrażenie – WTP to system komunikacyjny przewożący najwięcej pasażerów w Polsce.

A w części historycznej przypominamy komunikacyjne epizody Warszawy, której już nie ma – tramwaje w getcie warszawskim.

Życzymy przyjemnej lektury



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny: Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład Agnieszka Buszka

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka iZTM) www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

e-POP – kolejne sprawy załatwisz bez wychodzenia z domu

Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził nowe funkcjonalności w elektronicznym Punkcie Obsługi Pasażerów. Od kwietnia można za jego pośrednictwem składać wnioski o Karty Ucznia oraz dokonywać płatności on-line za kolejną Kartę Miejską.

Elektroniczny Punkt Obsługi Pasażerów został rozbudowany o nowe funkcje. Na stronie e-pop.wtp.waw.pl można:

- złożyć wniosek o Kartę Ucznia. Karta ta upoważnia uczniów szkół podstawowych do bezpłatnych przejazdów pojazdami Warszawskiego Transportu Publicznego w pierwszej i drugiej strefie biletowej. Uprawnienia przysługują dzieciom i młodzieży uczęszczającym do stołecznych szkół podstawowych oraz warszawiakom dojeżdżającym do podwarszawskich szkół;
- złożyć wniosek o wydanie duplikatu Warszawskiej Karty Miejskiej i zapłacić za niego on-line. Pierwsza karta wydawana jest bezpłatnie. Za duplikat pobierana jest opłata w wysokości 14 zł.

W e-POP-ie dostępne są także usługi:

- złożenie wniosku o spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską lub o spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską z uprawnieniami Karty warszawianki / Karty warszawiaka, Karty młodej warszawianki / Karty młodego warszawiaka;
- złożenie wniosku o uprawnienia Karty warszawianki / Karty warszawiaka, Karty młodej warszawianki / Karty młodego warszawiaka;
- złożenie wniosku dotyczącego windykacji należności np. reklamacji, stanu zadłużenia, zwrotu pieniędzy lub potwierdzenia spłaty zadłużenia;
- spotkanie z pracownikiem ZTM dotyczące korzystania z Warszawskiego Transportu Publicznego.

W tym roku planowane jest udostępnienie kolejnych usług związanych z: obsługą wniosków o bezpłatne lub ulgowe przejazdy dla rodzin wielodzietnych; uzyskaniem informacji o zadłużeniu z tytułu opłat dodatkowych (informacja generowana będzie automatycznie on-line po wprowadzeniu odpowiednich danych w systemie); możliwością potwierdzenia tożsamości za pomocą profilu zaufanego oraz dodaniem formularzy w jęz. angielskim i ukraińskim.

Elektroniczny Punkt Obsługi Pasażerów – uruchomiony w marcu 2022 roku – jest platformą, która umożliwia załatwienie on-line wielu spraw związanych z komunikacji miejską. W ciągu roku – na podstawie wniosków złożonych za pośrednictwem strony e-pop.wtp.waw.pl – wydano ponad 10,5 tys. Warszawskich Kart Miejskich i uprawnień Karty warszawiaka lub warszawianki. Jednocześnie pracownicy ZTM odbyli ponad 11,6 tys. spotkań z pasażerami WTP.

Zachęcamy do korzystania z e-POP-u.



9 kilometrów trawy i tysiąc drzew

Właśnie zakończyły się wielkie prace ogrodnicze - przesadzono aż 59 drzew. Można by pomyśleć, że chodzi o duży park – a to prace przy budowie linii tramwajowej do Wilanowa.

Wraz z budową tramwaju do Wilanowa zostanie posadzonych tysiąc nowych drzew. Tramwajarzom udało się też przesadzić więcej drzew niż planowano. Szkoda każdego z nich, dlatego dokładne pomiary i analizy pomogły ocalić od wycięcia jeszcze więcej. Liczba drzew zakwalifikowanych do przesadzenia wzrosła do 59.

Nawet 1000 nowych drzew

Posadzenie większości drzew to obowiązek inwestora – Tramwajów Warszawskich. Wynika on z decyzji środowiskowej, która nakazuje posadzenie w ramach budowy całej trasy minimum 640 nowych drzew. Proponowane gatunki to m.in. lipy holenderskie, lipy drobnolistne, platany klonolistne, wiśnie piłkowane, klony polne i dęby szypułkowe.

Parametry drzew będą zgodne ze standardami kształtowania zieleni Warszawy. Oznacza to, że obwód pnia nowo zasadzonego drzewa musi wynosić 25 cm. Drzewa muszą mieć wysokość 5 metrów, czyli w momencie zasadzenia będą sięgały drugiego piętra przy budynkach.

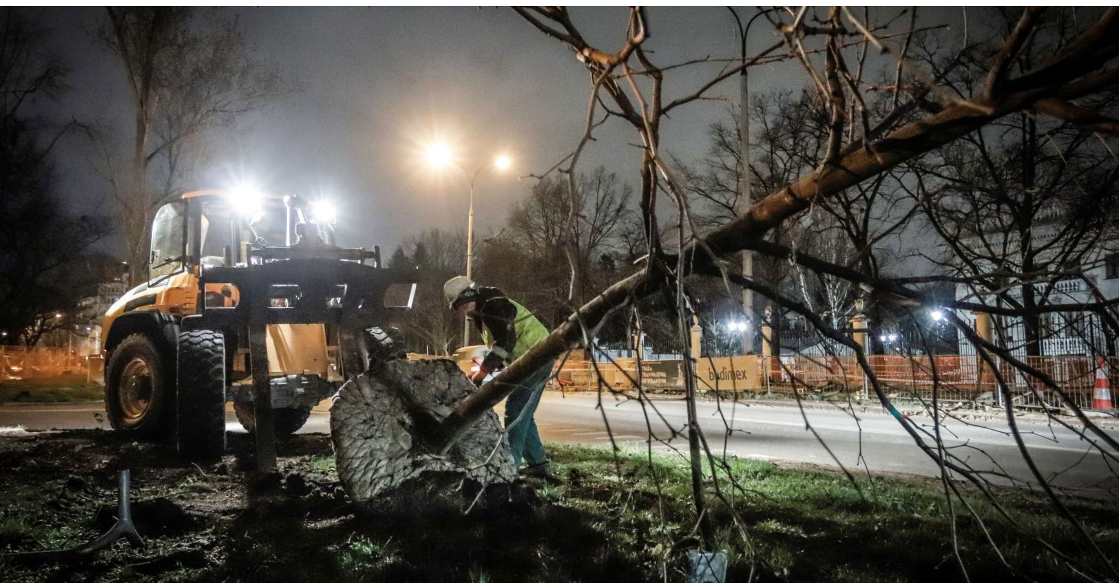
Wykonawca inwestycji – firma Budimex – zorganizował akcję, która pozwoli zasadzić jeszcze więcej drzew, głównie na terenach prywatnych, należących do wspólnot mieszkaniowych i spółdzielni. Program „Przystanek zieleń" jest prowadzony przez Budimex na Mokotowie i w Wilanowie od stycznia. Przygotowano już 400 dodatkowych sadzonek, co oznacza, że w ramach inwestycji zasadzonych zostanie łącznie ponad tysiąc drzew.

Zielone tory, zielona trasa

Podczas budowy trasy tramwajowej do Wilanowa zastosowana zostanie technologia zielonych torów. Zostaną one obsadzone rozchodnikiem – rośliną, która jest odporna na zmiany temperatury i nie wymaga podlewania. W sumie będzie 9 kilometrów takiego torowiska.

Tramwajarze przykładali wagę do zieleni podczas projektowania tramwaju do Wilanowa. Niektóre pomysły są nowością w Warszawie. Drzewa pojawią się też na peronach – będą to lipy. Tego typu rozwiązania stosowane są m.in. w Paryżu, na przykład na Bulwarze Poniatowskiego.

Przy torach i przy jezdniach tramwajarze posadzą lipy i platany. Pierwszy raz w historii budowy tras tramwajowych w Warszawie przy torach znajdą się drzewa formowane. Jest to rozwiązanie stosowane w wąskich miejscach, gdzie nie byłoby możliwe zasadzenie zwykłego drzewa. Specjalnie formowana korona wpasuje się pomiędzy przestrzenią przeznaczoną dla tramwajów i aut. Będzie wymagała regularnego przycinania.



Metro Świętokrzyska – rozpoczęła się budowa nowego zadaszenia

Przeszklone, nowoczesne i w kształcie litery M – takie będzie nowe zadaszenie nad wejściem na stację Świętokrzyska pierwszej linii metra. Prace montażowe potrwają do połowy czerwca. W tym czasie wejście przy skrzyżowaniu ulic Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej będzie zamknięte.

To już druga niebieska, przeszklona tuba osłaniająca schody prowadzące do stacji Świętokrzyska linii M1, która zniknie z krajobrazu narożnika ulic Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej. Trzy takie zadaszenia (trzecie wejście do metra M1 jest na wysokości ulicy Zielnej) pojawiły się tutaj wraz z otwarciem w maju 2001 roku odcinka pierwszej linii metra – od stacji Centrum do stacji Ratusz (dziś Ratusz Arsenał).

Na przestrzeni ostatnich lat narożnik, jak i same ulice – Marszałkowska i Świętokrzyska – zmieniły się nie do poznania. Impulsem była budowa centralnego odcinka linii metra M2 – od jej zakończenia, Świętokrzyska jest ulicą z szerokimi wygodnymi chodnikami, z dużą ilością zieleni, miejskimi meblami i infrastrukturą rowerową. Jedno z wejść na stację drugiej linii zostało wkomponowane w parter nowego budynku Sezamu w północno-wschodnim narożniku skrzyżowania. Kilka lat później, pod koniec 2021 roku, na przeciwległym rogu otwarto budynek biurowy Central Point. Schody do stacji M1 i windę przy ulicy Świętokrzyskiej inwestor ulokował w parterze gmachu.

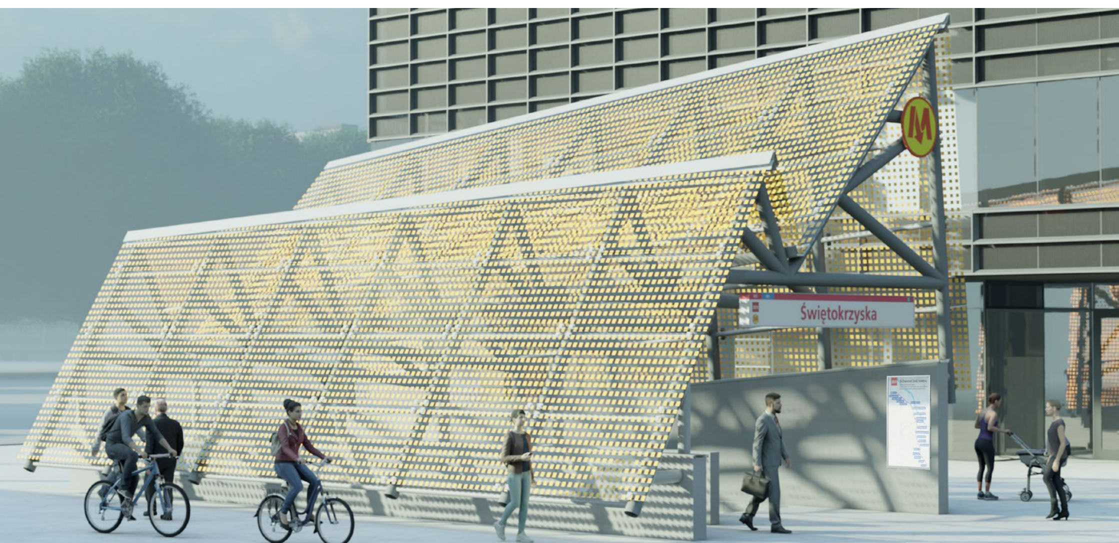
„Emka" zamiast tuby

Teraz nadszedł czas na wymianę zadaszenia drugiego wejścia, przy ulicy Marszałkowskiej. Zajmie się tym także inwestor biurowca, spółka CP Development. W ciągu najbliższych tygodni niebieska tuba nad wejściem zostanie zdemontowana. Zastąpi ją nowe zadaszenie, nawiązujące wyglądem do tych nad wejściami na stacje drugiej linii metra. Na stalową konstrukcję w kolorze jasnoszarym zostanie nałożony szklany dach układający się w kształt litery M. Tafle szkła będą zadrukowane figurami geometrycznymi w kolorze żółtym. Skrajne szklane narożniki zostaną zaokrąglone. Jednocześnie wymienione zostaną elementy informacji wizualnej – nowe będą nawiązywały do stylistyki obowiązującej na drugiej linii metra.

Wygląd nowego zadaszenia został uzgodniony z Wydziałem Kształtowania Przestrzeni Publicznej Biura Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy. Inwestycję sfinansuje spółka CP Development.

Zamknięte wejście

Do połowy czerwca wejście nr 8 na stację pierwszej linii metra Świętokrzyska, przy skrzyżowaniu ulic Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej (od strony Marszałkowskiej) będzie niedostępne. Do dyspozycji pasażerów są dwa pozostałe zejścia – przy narożniku skrzyżowania ulicy Marszałkowskiej ze Świętokrzyską (w parterze biurowca) oraz przy ulicy Zielnej. Prace potrwają około dwóch miesięcy. ▪



Z Warszawy do Kijowa

Rosyjskie wagony serii 81 woziły pasażerów metra w Warszawie niemal 28 lat, czyli od otwarcia pierwszej linii. Teraz kończą swoją służbę w stolicy i trafią do Kijowa, gdzie uzupełnią tabor tamtejszej kolei podziemnej. Pożegnalny kurs składem 07 na linii M1 był w środę, 29 marca.

W styczniu tego roku prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski spotkał się z merem Kijowa Witalijem Kliczką i podpisał list intencyjny w sprawie przekazania do stolicy Ukrainy części taboru warszawskiego metra.

– W rozmowie telefonicznej, jeszcze przed spotkaniem, mer Witalij Kliczko mówił mi, że kijowskie metro może stanąć z powodu braku części zamiennych. Dzięki temu, że przekazujemy Ukrainie starsze, rosyjskie, ale nadal sprawne pociągi – łącznie aż 60 wagonów – metro w Kijowie będzie mogło dalej funkcjonować. To gest naszej solidarności wobec naszych przyjaciół z Ukrainy – mówi Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy.

Strona ukraińska otrzyma rosyjskie wagony serii 81 bezpłatnie – łącznie będzie to 60 wagonów o wartości ponad 40 milionów złotych. Po stronie naszych wschodnich sąsiadów jest m.in. ubezpieczenie i organizacja transportu. Metro kijowskie zakończyło postępowanie przetargowe na wybór firmy, która będzie transportować wagony. Trwają ostatnie przygotowania do organizacji tego przedsięwzięcia.

Od początku na linii M1

Radzieckie, a później rosyjskie pociągi serii 81 były produkowane dla Warszawy od 1989 roku w zakładach w Sankt Petersburgu i Mytiszczi pod Moskwą. Służyły one pasażerom od otwarcia linii M1, w 1995 roku, a nawet wcześniej, gdy organizowano dni otwarte z przewozami okolicznościowymi.

Pierwszy na trasę ruszył linii M1 ruszył – ze stacji Wilanowska w kierunku Politechniki – pojazd numer 03. Składał się on z trzech wagonów o numerach 005, 406, 006, a inauguracyjny przejazd tego składu odbył się 7 kwietnia 1995 roku.

Po uruchomieniu metra pociągi były trzywagonowe, następnie składy zostały wydłużone do czterech, a ostatecznie do sześciu wagonów. Obecnie warszawskie metro posiada 22 takie pociągi – w tym 10 wagonów radzieckich, wyprodukowanych jeszcze w 1989 roku.

W sezonach zimowych wysłużone wagony metra serii 81 zmieniały się w pociągi świąteczne – w ostatnich latach były to składy o numerach 10 i 13. Wielokrotnie brały też udział w ćwiczeniach strażaków i jednostek antyterrorystycznych – zarówno na stacjach, jak też w tunelach warszawskiego metra.

Na pamiątkę zachowany zostanie skład o numerze 02, który jako jedyny jest w całości skonfigurowany z najstarszych wagonów.

Miliony na liczniku

Wszystkie z przygotowywanych do wysyłki do Kijowa wagonów posiadają aktualne świadectwa sprawności technicznej. Ostatnie naprawy tego typu wagonów odbywały się w latach 2017-2022. Poszczególne pociągi tej serii mają przejechane od ponad miliona do prawie 2,5 milionów kilometrów. Wspomniany skład 07 złożony jest z wagonów wyprodukowanych w 1994 i 1997 roku i pokonał aż 2,4 mln km.

Przed podróżą do Kijowa z wagonów zdemontowane zostaną m.in. urządzenia Systemu Ograniczenia Prędkości, rejestratory zdarzeń, aparatura do radiołączności i inne mechanizmy, które nie są wykorzystywane w kijowskim metrze. Na czas przejazdu zostaną zdjęte również lusterka i odbieraki prądu, aby nie uległy uszkodzeniu.



Tania i nowoczesna komunikacja publiczna w Warszawie

Koszt biletów w transporcie publicznym w stolicy jest dla pasażerów jednym z najniższych na świecie. Stawki w Londynie, Nowym Jorku czy Dublinie są nawet dziesięciokrotnie wyższe. Modernizowana flota pojazdów, kolejne stacje metra, nowe linie tramwajowe i kolejowe – wszystko to sprawia, że komunikacja publiczna w Warszawie jest coraz bardziej atrakcyjna i dostępna.

Jedna z najtańszych stolic komunikacji

– *Transport publiczny to nie tylko oszczędność dla domowego budżetu, dbałość o środowisko naturalne, ale także coraz większa wygoda podróżowania. Sam chętnie korzystam z komunikacji miejskiej i gorąco zachęcam do korzystania z niej na co dzień. Zwłaszcza, że stołeczna komunikacja publiczna jest na jednym z najwyższych europejskich poziomów* – mówi Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy.

Warszawa bardzo dobrze na tle innych stolic wypada pod względem cen za bilety dzienne i miesięczne – zwłaszcza w relacji do zarobków – zarówno w Europie, jak i w kraju. Międzynarodowy serwis Picodi.com* zbadał ceny biletów w 45 dużych miastach Europy i świata, a wydatki mieszkańców na transport porównał z lokalnymi wynagrodzeniami.

Z badania wynika, że najdroższe bilety jednoprzejazdowe są w Londynie (4,85 euro), Zurychu (4,44 euro) i Oslo (3,65 euro); najtańsze – w Astanie (Kazachstan; 0,19 euro) i Kijowie (0,20 euro). W Warszawie jest to niecałe euro (4,40 zł). W Tallinnie, Valettcie i Luksemburgu komunikacja publiczna jest bezpłatna.

Z kolei najwyższe ceny za miesięczny bilet płacą mieszkańcy Londynu (253 euro), Dublina (155 euro) i Nowego Jorku (119 euro). Dla porównania w Warszawie miesięczny bilet to koszt zaledwie 21 euro (98 zł). Jednak jeśli zestawimy ceny biletów miesięcznych z wynagrodzeniami w poszczególnych miastach, to Warszawa w tym rankingu znajduje się w gronie najtańszych miast – 30-dniowy bilet Warszawiaka, który kosztuje 98 zł, to zaledwie 1,8 proc. średniej warszawskiej pensji netto. Jest to wynik zbliżony do Pragi (1,7 proc.) oraz Brukseli i Reykjavíku (również po 1,8 proc.). Dla porównania mieszkaniec São Paulo za miesięczny bilet zapłaci 61 euro (aż 14,3 proc. średniego wynagrodzenia), a Londynu i Stambułu 253 i 38 euro (odpowiednio 7,5 i 7,4 proc. pensji).

59 proc. mieszkańców Warszawy codziennie podróżuje komunikacją miejską

Spośród 18 miast wojewódzkich najdroższy bilet jednoprzejazdowy jest w Krakowie, Szczecinie i Poznaniu – po 6 zł. Na drugim końcu rankingu są Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra – 3 zł. Warszawa z ceną biletu w wysokości 4,40 zł za normalny, 75-minutowy bilet przesiadkowy plasuje się w środku zestawienia.

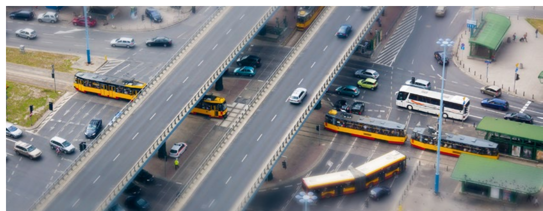
W wielu polskich miastach w ciągu ostatnich lat zmieniano stawki, toczą się także prace nad zmianą cen z powodu rosnących kosztów. Natomiast stołeczny ratusz i radni miejscy nie mają w planach podwyżek. Najważniejsze jest żeby do korzystania z WTP zachęcić jak najwięcej pasażerów.

– Już dziś 59 proc. mieszkańców Warszawy wykorzystuje transport zbiorowy w codziennych podróżach i – co nas bardzo cieszy – aż 94 proc. ocenia dobrze funkcjonowanie komunikacji miejskiej w stolicy – dodaje prezydent Trzaskowski.

W trakcie obecnej kadencji prezydenckiej stolica sukcesywnie rozbudowuje m.in. II linię metra – w latach 2019-2022 powstało 11 nowych stacji, z tego pięć w 2022 roku. Obecnie podróżni mogą korzystać w Warszawie z 39 stacji metra, a łączna długość tras to prawie 40 km. W najbliższych latach przybędą kolejne trzy stacje na linii M2. A według masterplanu komunikacyjnego dla Warszawy do 2050 roku powstaną w mieście trzy nowe linie. Dzięki temu 17 z 18 dzielnic będzie miało dostęp do metra, a ponad połowa mieszkańców stolicy – zgodnie z ideą miasta 15-minutowego – będzie mieszkać w zasięgu dojścia piechotą do stacji.

Stale rozwijana jest również sieć połączeń tramwajowych i Szybkiej Kolei Miejskiej. Powstają linie tramwajowe do Wilanowa oraz na ulicy M. Kasprzaka, a w planach jest połaczenie Ochoty i Woli podziemną trasą pod Dworcem Zachodnim. Tramwaje Warszawskie pracują nad przygotowaniem kolejnych tras – na Gocław, wzdłuż Pola Mokotowskiego, na Zieloną Białołękę i wzdłuż ulicy Modlińskiej. Z kolei pociągami SKM można od niedawna dojechać z Piaseczna do Warszawy.

** W badaniu wzięto pod uwagę ceny biletów jednorazowych i miesięcznych zgodnie z obowiązującymi cennikami spółek odpowiedzialnych za komunikację miejską według stanu na marzec 2023 roku. Przeciętne pensje netto dla miast uwzględnionych w rankingu pochodzą ze strony numbeo.com, a dla polskich miast – z portalu statystykamiast.stat.gov.pl (ostatnie dostępne dane dotyczą stycznia 2023 r.) Przy konwertowaniu walut wykorzystaliśmy średnie kursy za luty 2023 r. według Google Finance.*



Kolorowo na pętlach

Wiosna rozgościła się już na dobre – w przyrodzie, w pogodzie i… na pętlach Warszawskiego Transportu Publicznego. Jak co roku Zarząd Oczyszczania Miasta udekorował przystanki krańcowe kompozycjami z tysięcy wiosennych kwiatów.

Kwietniki, których roślinny wystrój zmienia się wraz z porami roku, już na stałe wpisały się w krajobraz pętli Warszawskiego Transportu Publicznego. Za te dekoracje, umilające podróż pasażerom autobusów i tramwajów, odpowiada Zarząd Oczyszczania Miasta, który opiekuje się zielenią na krańcowych przystankach. Tej wiosny rośnie na nich ponad 11 tysięcy różnokolorowych bratków i niezapominajek.

Bratki i niezapominajki

Pasażerowie mogą zobaczyć wiosenne kompozycje w dziewięciu miejscach. Przy al. Krakowskiej, Esperanto, na Annopolu i Szczęśliwicach kwitną wielokolorowe bratki. Na pętlach Wilanów, Nowe Bemowo i Bródno-Podgrodzie żółtym i niebieskim bratkom towarzyszą niebieskie i różowe niezapominajki.

Wyjątkowe kompozycje

W dwóch miejscach – na pętli Wiatraczna i Żerań FSO roślinne aranżacje mają specjalny charakter. Kwiaty układają się tam w hasło „30 lat ZOM", co w oryginalny sposób zaznacza przypadający w tym roku jubileusz 30-lecia działalności Zarządu Oczyszczania Miasta. To nie pierwsze okolicznościowe kompozycje, jakie na krańcowych przystankach realizował ZOM – wiosną zeszłego roku kwitły tam żółte i niebieskie bratki, które były symbolem solidarności z Ukrainą.

Kwiaty od wiosny do jesieni

– Niezapominajki i bratki to typowo wiosenne kwiaty, które wyglądają efektownie, a jednocześnie dobrze radzą sobie w niełatwych miejskich warunkach – mówi Marta Kucińska, ogrodniczka z ZOM. – Do kompozycji na kwiatowych wieżach wybieramy gatunki roślin, które oprócz walorów estetycznych muszą być także odporne na wahania temperatur, intensywne deszcze czy duże nasłonecznienie.

Po wiosennych dekoracjach przyjdzie czas na letnie begonie i pelargonie, a jesienią pętle ozdobią wrzosy, wrzośce i kapusta ozdobna. Przez cały rok na kwiatowych wieżach będzie kwitło łącznie ponad 33 tys. kwiatów.

Nie tylko kwiaty

Zarząd Oczyszczania Miasta opiekuje się zielenią na 61 pętlach komunikacji miejskiej. Prace ogrodnicze to nie tylko ukwiecanie, ale także pielęgnacja drzew, krzewów i żywopłotów oraz ok. 12 ha trawników. Z kolei prace porządkowe, które zleca ZOM, dotyczą czystości 4,4 tys. przystanków autobusowych i tramwajowych, które są regularnie zamiatane. Wiaty są kompleksowo myte oraz oczyszczane z pseudograffiti i nielegalnych ogłoszeń, a przystankowe kosze – codziennie opróżniane.



ŻEGNAMY ROSYJSKIE METRO












Młociny 13
Młociny 07

Warszawski Transport Publiczny w 2022 roku

Liczba pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego w 2022 roku wyniosła ponad 863,4 mln i była prawie o 37 proc. większa niż rok wcześniej. Sprzedano ponad 101,7 mln biletów, co przyniosło wpływy do budżetu miasta w wysokości ponad 775,9 mln zł. W porównaniu z rokiem 2021 oznacza to wzrost odpowiednio o 28 i 33 proc.

Więcej pasażerów i kilometrów

W 2022 roku pojazdami Warszawskiego Transportu Publicznego (WTP) wykonano 863 445 768 przejazdów; w tym w ramach „Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD", odnotowano 34 612 711 podróży pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Rok wcześniej było to odpowiednio 630 886 531 i 28 206 875 przejazdów. Oznacza to, że liczba pasażerów WTP wzrosła o ponad 36,9 proc. a w ramach wspólnego biletu o 27,7 proc.

Największą popularnością cieszyły się autobusy. W 2022 roku skorzystało z nich 403 032 807 osób, a rok wcześniej 287 313 526 osób (wzrost o 40,3 proc.). Drugie miejsce, pod względem liczby przewiezionych osób, zajęły tramwaje z 247 221 160 pasażerami (32 proc. wzrost w porównaniu do 2021 roku). Najwięcej pasażerów przybyło w metrze. Ich liczba wzrosła o ponad 41 proc. – ze 113 863 453 mln w 2021 roku do 160 818 910 mln w 2022 roku. Jest to wynik rozbudowy drugiej linii podziemnej kolei o dwie nowe stacje na Woli i Bemowie oraz trzy na Bródnie. Pociągi SKM przewiozły 17 760 180 mln pasażerów, a tym samym liczba korzystających z nich osób wzrosła o 21,8 proc.

Pojazdy WTP wykonały w ubiegłym roku pracę przewozową w wysokości 231 571 292,2 wzkm, czyli ponad 6 mln wzkm więcej niż rok wcześniej. Autobusy przejechały 119 809 352,9 wzkm, tramwaje 51 259 339, metro 44 474 671,8 a SKM 16 030 928,5 wzkm.

Bilet czasowe najchętniej wybierane

W 2022 roku sprzedano 101 732 768 biletów wszystkich rodzajów. W porównaniu z poprzednim rokiem (79 266 978 sprzedanych biletów), oznacza to 28 proc. wzrost. Wartość sprzedanych w 2022 roku biletów zamknęła się w kwocie 883 639 914 zł czyli 33 proc. więcej niż w 2021 roku (663 468 088 zł).

Do budżetu miasta w 2022 roku za sprzedane bilety wpłynęło 775 903 806 zł. Rok wcześniej pasażerowie wydali na bilety 585 074 823 zł. Wpływy wzrosły więc o 33 proc., ale nie osiągnęły kwoty z 2019 roku, gdy była najwyższa w historii WTP – 874 846 639 zł.

Pasażerowie najchętniej wybierali bilety czasowe – w 2022 roku kupili ich 54 017 327 sztuk. To o 29 proc. więcej niż w 2021 roku (41 880 931 sztuk) i o 21,7 proc. więcej niż w 2019 roku (44 380 114 sztuk). Jednocześnie, w porównaniu z rokiem 2021, wzrosła o 34 proc. liczba sprzedanych biletów długookresowych – z 3 285 916 do 4 409 911 sztuk. W 2019 roku użytkownicy WTP kupili ich 5 295 441 sztuk.

W ubiegłym roku pasażerowie najchętniej kupowali bilety w stacjonarnych automatach biletowych. W urządzeniach dostępnych w najpopularniejszych punktach miasta i na stacjach metra nabyli 33 025 237 sztuk (rok wcześniej – 27 175 723). Drugie miejsce zajęły sprzedażowe aplikacje mobilne. Tą drogą sprzedano 27 906 802 biletów. Rok wcześniej były to 15 514 244 sztuki, co prawie 80 proc. wzrost popularności tego kanału dystrybucji. To najszybciej zyskujący klientów kanał sprzedaży. Jednocześnie z roku na rok spada zainteresowanie zakupem biletów w stacjonarnych punktach, takich jak kioski i sklepy. W 2022 roku sprzedano w nich 14 310 783 biletów czyli 14 proc. wszystkich biletów podczas gdy w 2021 roku było to 18 proc.

Trzecim najchętniej wybieranym sposobem zakupu biletów były mobilne automaty biletowe. Zdecydowano się na nie 25 320 502 razy. Rok wcześniej w urządzeniach zainstalowanych w pojazdach nabyto 21 419 275 biletów. Popularność tego kanału dystrybucji wzrosła więc o prawie 18,2 proc.

Kontrolerzy biletów w ubiegłym roku przeprowadzili 8 032 747 kontroli. W porównaniu z rokiem 2021 (6 538 351 kontroli) było ich o 18,6 proc. więcej. Wystawili 168 650 opłat dodatkowych, z czego większość – 102 455 – gapowicze zapłacili na miejscu. Pozostałym 66 195 wręczyli wezwania do zapłaty. Udział osób podróżujących bez ważnego biletu wyniósł 2,1 proc. i był mniejszy niż w roku 2021 (2,3 proc.)



Zdecydowanie wzrosła liczba opłat wnoszonych podczas kontroli na miejscu. W 2022 roku stanowiły one 60,7 proc. wszystkich opłat dodatkowych, a rok wcześniej 48,2 proc.

Transportowe inwestycje

Ubiegły rok minął pod znakiem rozbudowy drugiej linii metra, sieci tramwajowej i parkingów „Parkuj i Jedź".

W czerwcu 2022 roku został oddany do użytku 2,5-kilometrowy odcinek drugiej linii metra znajdujący się na pograniczu Woli i Bemowa. Mieszkańcy zachodnich dzielnic i podwarszawskich miejscowości zyskali dwie stacje: Ulrychów – pod ulicą Górczewską w rejonie Białowiejskiej i Bemowo – pod ulicą Górczewską po wschodniej stronie Powstańców Śląskich. Podróż z ostatniej obecnie zachodniej stacji do Śródmieścia zajmuje ok. 13 minut, a przejechanie całej linii z Bemowa na Bródno ok. pół godziny.

Łączna wartość inwestycji to ponad 959 mln zł, z czego blisko 70 proc. zostało sfinansowane ze środków unijnych.

Ostatni wschodni odcinek drugiej linii metra został oddany do użytku we wrześniu 2022 roku. Fragment ten mierzy 3,9 km i składają się na niego trzy stacje: Zacisze – pod ulicą Figara przy skrzyżowaniu z ulicami: Codzienną, Rolanda i Spójni; Kondratowicza – między skrzyżowaniami z ulicą Malborską i 20 Dywizji Piechoty PW a św. Wincentego oraz Bródno – przy ulicy L. Kondratowicza pomiędzy skrzyżowaniami ulic: Bazyliańskiej, Rembielińskiej i Łabiszyńskiej.

Ten odcinek metra gwarantuje mieszkańcom Targówka i Białołęki sprawne, szybkie i wygodne połączenie z Pragą, Śródmieściem, Wolą i Bemowem. Podróż pomiędzy stacjami Bródno a Świętokrzyska (możliwość przesiadki do pierwszej linii metra) zajmuje około 20 minut. Wartość inwestycji przekroczyła kwotę 1 mld 397 mln zł.

W wakacje 2022 roku Tramwaje Warszawskie rozpoczęły budowę trasy tramwajowej pomiędzy centrum Warszawy a Wilanowem. Nowa, ponad 7-kilometrowa trasa będzie miała swój początek przy skrzyżowaniu ulicy Puławskiej z Goworka, a następnie będzie biegła ulicami: Spacerowa – Belwederska – Jana III Sobieskiego – al. Rzeczypospolitej. Do tramwajów będzie można wsiąść na 13 przystankach. Jest to część większej inwestycji, która docelowo połączy Wolę, Ochotę, Śródmieście i Wilanów.

W ramach inwestycji zostaną także wybudowane dwie odnogi trasy: wzdłuż ulicy J. Gagarina od Spacerowej do Czerniakowskiej oraz wzdłuż św. Bonifacego od Jana III Sobieskiego do pętli autobusowej Stegny.



Na całej trasie zostanie wdrożona zielona fala, czyli priorytet dla tramwajów w sygnalizacji świetlnej. Dzięki temu podróż z Wilanowa do centrum zajmie około 25 min.

Koszt inwestycji zamknie się w kwocie 685,4 mln zł. Przedsięwzięcie otrzymało dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. Równolegle budowana jest nowa zajezdnia tramwajowa na Annopolu dla 150 składów.

Nowa tramwajowa inwestycja na Woli wzdłuż ulicy M. Kasprzaka rozpoczęła się w marcu 2022 roku. TW budują ok. 2,3-kilometrową trasę tramwajową między ulicą Wolską a Skierniewicką. Dodatkowo zmodernizują ok. 1,2 kilometra torowiska wzdłuż ulicy Wolskiej i M. Kasprzaka.

Nowa trasa zapewni szybki dojazd do dwóch stacji drugiej linii metra – Rondo Daszyńskiego i Rondo ONZ. Podróż potrwa zaledwie kilka minut. Nowa linia powstaje przede wszystkim z myślą o mieszkańcach rozbudowujących się osiedli na Odolanach i okolic ulicy Jana Kazimierza. Inwestycja będzie kosztowała 205 mln zł.

W 2022 roku oddano w Warszawie do użytku dwa nowe parkingi „Parkuj i Jedź" – Żerań PKP i Warszawa Jeziorki. Szesnasty parking P+R w stolicy – Żerań PKP jest pierwszym tego typu obiektem na Białołęce – znajduje się przy przystanku kolejowym Warszawa Żerań, w rejonie skrzyżowania ulicy Płochocińskiej i Marywilskiej.

Do dyspozycji kierowców zostało oddanych 235 miejsc postojowych, w tym dziewięć dla osób z niepełnosprawnościami. Rowerzyści mogą zostawić pod wiatami niemal 140 rowerów. Przygotowano także pięć miejsc dla osób współdzielących podróże oraz trzy miejsca „Kiss and Ride", gdzie można szybko i bezpiecznie wysadzić podwożoną osobę. Na parkingu znajdują się także dwa stanowiska do ładowania samochodów i rowerów elektrycznych.

Parking P+R Warszawa Jeziorki zlokalizowany jest na Ursynowie, w sąsiedztwie ulicy Karczunkowskiej, przy stacji kolejowej Warszawa Jeziorki. Stanowi wygodne miejsce przesiadkowe dla mieszkańców części Ursynowa oraz Piaseczna, Góry Kalwarii, Konstancina-Jeziorny, Tarczyna, Prażmowa i Lesznowoli.

Obiekt jest jednopoziomowy. Przygotowano na nim 138 miejsc postojowych, w tym sześć dla osób z niepełnosprawnościami, trzy dla kierowców podróżujących z innym osobami oraz dwa stanowiska Kiss&Ride. Rowerzyści mogą korzystać z 40 zadaszonych miejsc dla jednośladów. Na parkingu znajduje się także stanowisko do ładowania samochodów i rowerów elektrycznych.

Standardowo przy budowie parkingów nie zapomniano o rozwiązaniach przyjaznych środowisku naturalnemu – panelach fotowoltaicznych, bankach energii, pompach ciepła i gruntowych wymiennikach ciepła. Posadzono nowe drzewa i krzewy. Obie inwestycje powstały przy wsparciu Unii Europejskiej.

Nowoczesne pociągi, autobusy i tramwaje

W 2022 roku park taborowy WTP wzbogacił się o 119 nowoczesnych i przyjaznych środowisku naturalnemu pojazdów.

Do Warszawy dotarło pierwszych sześć z 37 zamówionych pociągów metra Škoda Varsovia. Pod koniec roku na pierwszą i drugą linię metra wyjeżdżało pięć nowych składów.

Škoda Varsovia to 120-metrowe, sześciowagonowe i jednoprzestrzenne składy metra. Mogą zabrać na pokład 1,5 tys. pasażerów, w tym 230 na miejscach siedzących. Ich wnętrze zostało zaprojektowane z myślą o różnych potrzebach podróżnych. Przygotowano strefę do dłuższych podróży z większą liczbą foteli i ekranów informacyjnych. Osoby, które planują pokonanie dwóch, trzech stacji mogą skorzystać z przestrzeni najbliżej drzwi, gdzie znajduje się dużo miejsc stojących oraz liczne uchwyty. Dostępne są także miejsca dla osób z niepełnosprawnością oraz podróżujących z dziećmi w wózkach i przewożących rowery.

Koszt nowych składów to 1,3 mld zł. Inwestycja została dofinansowana ze środków Unii Europejskiej.

Szybka Kolej Miejska wprowadziła w ubiegłym roku na tory pierwsze składy Impuls 2, wyprodukowane przez nowosądecki Newag. Miejski operator kolejowy kupił łącznie 21 pociągów – sześć czteroczłonowych i 15 pięcioczłonowych. Składy te, po połączeniu w tandemy, zapewniają ponad 370 miejsc siedzących. Zatroszczono się także o odpowiednie wyposażenie pociągów: wygodne miejsca na rowery, wózek dziecięcy i bagaż, nowoczesny system informacji pasażerskiej, ładowarki USB, automaty biletowe oraz defibrylatory AED.

Pod koniec 2022 roku SKM dysponowała już wszystkimi krótszymi pociągami i 12 dłuższymi.

Wartość kontraktu wyniosła prawie 668 mln zł, z czego prawie 203 mln zostało pokryte ze środków unijnych.

Miejskie Zakłady Autobusowe wyjechały na stołeczne ulice autobusami typu Sancity zasilanymi gazem. Są to pojazdy wyprodukowane przez firmę Autosan w ramach umowy na dostawę 90 przegubowych niskoemisyjnych wozów. Do końca ubiegłego roku zrealizowano połowę kontraktu, a tym samym w parku taborowym miejskiego operatora autobusowego znajdowało się prawie 500 zero- i niskoemisyjnych wozów. Autobusy kosztowały 165,7 mln zł.

Koniec ubiegłego roku zbiegł się z dostarczeniem do Warszawy 50. tramwaju Varsolino wyprodukowanego przez Hyundai Rotem. Pasażerowie podróżowali już 33 składami, a kolejnych 17 przechodziło testy.

Tramwaje Warszawskie w 2019 roku podpisały umowę z koreańskim producentem Hyundai na dostarczenie 123 tramwajów. Wydarzenie to miało charakter przełomowy z dwóch powodów – składy miały zostać zaprojektowane specjalnie z myślą o potrzebach warszawiaków, a dodatkowo ich liczba pozwoli na zastąpienie znacznej części tramwajów wysokopodłogowych niskopodłogowymi. Warszawa zdecydowała się na 103 pojazdy 33-metrowe, w tym 85 dwukierunkowych i 18 jednokierunkowych oraz 20 składów o długości 24 metrów.

To co wyróżnia Varsolino, to cicha praca i energooszczędność. W tramwajach zamontowano skrętne wózki, które pozwalają na cichszą jazdę nawet po ciasnych zakrętach. Hałas emitowany przez najnowsze składy jest porównywalny do tego wydawanego przez odkurzacz. Średnie zużycie energii elektrycznej w tramwaju Hyundai na jednego pasażera na kilometr jest o ok. 30 proc. mniejsze, niż w jednym z nowszych niskopodłogowych wagonów kupionych kilka lat temu.

Spółka zapłaciła za nowe pojazdy 1,825 mld zł. Zakup jest współfinansowany przez Unię Europejską.





Przystanki nowe i wyremontowane

W ubiegłym roku ZTM przeprowadził prace remontowe na 21 przystankach: dwóch na Bemowie; po trzy na Białołęce, Mokotowie, Ursynowie i Woli; po jednym na Ochocie i Pradze-Południe; jednym w Rembertowie oraz czterech w Wawrze. Zakres prac był uzależniony od stanu infrastruktury przystankowej. Większość remontów polegała na wymianie i naprawach peronów, zatok i pasów przejazdowo-postojowych. Wybudowano pięć nowych przystanków – na Bemowie, Mokotowie i Woli.

Na stołecznych przystankach ustawiono 40 nowych wiat: na Bemowie, Białołęce i Targówku – po siedem; na Bielanach, Ochocie i Żoliborzu oraz w Śródmieściu, Ursusie i Wawrze – po jednej; dwie na Pradze-Południe i 11 na Woli. Siedemnaście z 40 nowych zadaszeń jest wyposażonych w instalację fotowoltaiczną.

Jednocześnie przestawiono 25 wiat. Zadaszenia w dobrym stanie technicznym zostały przeniesione z nieużywanych przystanków lub z magazynu na takie, gdzie wcześniej ich nie było albo były wyeksploatowane.

W kolejnych 16 wiatach – w ramach zazieleniania przystanków – wyłożono rozchodnik. Bemowo zyskało dwa zielone zadaszenia; Bielany, Praga-Południe i Wola – po jednym; Mokotów – osiem, a Ursynów – trzy. Obecnie na warszawskich ulicach jest ustawionych 37 wiat pokrytych zielenią.

Rozchodnik jest rośliną, która doskonale sprawdza się w miejskich warunkach i dobrze znosi niekorzystne warunki klimatyczne. Jest bezobsługowy – nie wymaga podlewania i nawożenia, a jednocześnie długo wygląda świeżo i estetycznie. Ma korzystny wpływ na jakość powietrza – ogranicza jego zapylenie w rejonie wiaty o ok. 15-20 proc. i pochłania rocznie 7,3 kg dwutlenku węgla. W upalne dni obniża temperaturę pod wiatą o 3-5 stopni Celsjusza. W czasie deszczu magazynuje nawet 150 litrów wody, co przyczynia się do retencji wody opadowej. Dzięki długiemu okresowi kwitnienia sprzyja także owadom.

Buspasy i zielona fala

W 2022 roku sieć warszawskich buspasów wydłużono o prawie dziesięć kilometrów.

Dwukilometrowy pas autobusowy wytyczono w Dolinie Służewieckiej i al. gen. W. Sikorskiego. Przed jego wprowadzeniem odnotowywano opóźnienia od kilku do kilkunastu minut. Obecnie autobusy podjeżdżają na przystanki zgodnie z rozkładem jazdy. Na ulicy Puławskiej 7,5-kilometrowy buspas zagościł w obu kierunkach na odcinku od ulicy Poleczki do granic miasta. Wraz z wprowadzeniem priorytetów dla komunikacji zbiorowej czas przejazdu autobusów rano w kierunku Mokotowa uległ zdecydowanemu skróceniu. Jednocześnie wzrosło zainteresowanie komunikacją zbiorową.

Oprócz buspasów stałych wytyczono także czasowe na okres budowy trasy tramwajowej do Wilanowa. Wprowadzono je na fragmentach ulic: Belwederskiej, Dolnej, Puławskiej i Jana III Sobieskiego.

Rok 2022 przyniósł także zwiększenie udziału „tramwajowych" skrzyżowań wyposażonych w system zielonej fali z 60 do 71 proc. Oznacza to, że już 187 warszawskich skrzyżowań, przez które przejeżdżają tramwaje ma zainstalowane nowoczesne narzędzie, dzięki któremu tramwaj prawie zawsze ma zielone światło.



Na większej liczbie skrzyżowań wdrożono także priorytety dla autobusów. Sterują one ruchem w taki sposób, aby zapewnić sprawny przejazd na zielonym jak największej liczbie autobusów, przy jednoczesnym zachowaniu płynności ruchu indywidualnego. W 2022 roku system działał na 58 skrzyżowaniach.

Jak ulepszyć komunikację miejską po uruchomieniu nowych stacji linii metra M2 na Bródnie i Bemowie?

To pytanie przyświecało konsultacjom społecznym zorganizowanym przez ZTM w ubiegłym roku. Ich celem było wspólne opracowanie optymalnej sieci Warszawskiego Transportu Publicznego po uruchomieniu nowych stacji metra na Woli i Bemowie oraz na Targówku.

Zorganizowano cztery spotkania on-line dotyczące organizacji komunikacji miejskiej na Woli i Bemowie oraz na Targówku i Białołęce – dwa dla projektu w lewobrzeżnej Warszawie i dwa poświęcone projektowi prawobrzeżnemu. W czasie spotkań przedstawiano proponowane korekty tras a następnie był czas na dyskusję. Wydarzenia on-line zgromadziły przed monitorami w czasie rzeczywistym 2297 widzów (965 dla lewo i 1332 dla prawobrzeżnej Warszawy), a zapis transmisji otworzyło 7090 osób (3716 dla lewo i 3374 dla prawobrzeżnej Warszawy).

Odbyły się także stacjonarne spotkania konsultacyjne ze specjalistami z ZTM na Woli, Bemowie i w Ursusie (łącznie trzy spotkania) oraz na Białołęce, Targówku i Pradze-Północ (łącznie cztery spotkania). Miały one formę dyskusji przy stolikach, w oparciu o mapy i schematy, oraz zbierania opinii i wniosków od mieszkańców. W spotkaniach dzielnicowych wzięło udział ok. 425 osób. Uczestnicy uzupełnili na miejscu 326 ankiet.

W trakcie konsultacji wpłynęło 1691 e-maili z opiniami i sugestiami oraz wypełniono 3454 ankiety on-line.

Wychowanie komunikacyjne

W ubiegłym roku pracownicy ZTM i stołecznych operatorów ponownie zawitali do szkół, gdzie prowadzili zajęcia z „Wychowania komunikacyjnego". W jego ramach uczniowie szkół podstawowych poznawali zasady funkcjonowania i korzystania z komunikacji zbiorowej.

W klasach omawiano zasady bezpiecznego podróżowania, rodzaje środków komunikacji, zalety transportu zbiorowego oraz zasady zachowywania się w podróży, w tym w trakcie sytuacji nadzwyczajnych. Część praktyczna odbywała się w podstawionym przed szkołą autobusie elektrycznym. Uczniowie poznawali budowę autobusu, oznaczenia pojazdów, system informacji pasażerskiej, sposób działania kasowników i biletomatów, zasady bezpiecznego wsiadania i wysiadania z pojazdów komunikacji miejskiej oraz zasady ich opuszczania w sytuacji zagrożenia. W 2022 roku zorganizowano 16 zajęć w 14 szkołach. ■









PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA

P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.



STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Mazowsze. serce Polski

Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego



Turystyczny symbol Lizbony

Nie będzie przesadą jeśli stwierdzimy, że Lizbona to stolica inna niż wszystkie. Zabytkowe, a zarazem nieco nadgryzione zębem czasu zabudowania centrum są położone na siedmiu wzgórzach – z każdego z nich rozpościera się równie imponująca panorama miasta. Na szczególną uwagę zasługuje popularna, pagórkowata dzielnica Alfama – spacer wśród starych, trochę odrapanych kamienic, gdzie wręcz wypada się zgubić, to obowiązkowy punkt zwiedzania Lizbony. Jakby tego było mało, krętymi, brukowanymi uliczkami poprowadzono… linię tramwajową.

Najostrzejszy podjazd na świecie

Nachylenie drogi wynosi 14 proc. - aby pod nie podejść, trzeba się nieźle napocić. Tymczasem sąsiadującą z chodnikiem ulicą właśnie przejeżdża tramwaj linii 28… Pod tym względem lizbońskie przecinaki są światowymi rekordzistami. Poza tym w wielu miejscach na trasie spotkamy się z podjazdami o skali 11-12 proc., co wciąż stanowi astronomiczne wartości, porównując do nachylenia tramwajowych torowisk w Warszawie, na Górnym Śląsku czy w Gdańsku. Choć kursujące po Lizbonie tramwaje pochodzą z lat 30. ubiegłego wieku, ich konstrukcja jest przystosowana do pokonywania tak dużych wzniesień – wagony są wyposażone w kilka rodzajów hamulców oraz piasecznice. Piasek sypany bezpośrednio pod stalowe koła zwiększa tarcie, ułatwiając hamowanie na śliskim torowisku.





Wielkie cięcie i odbudowa

Sieć tramwajowa w Lizbonie ma w sumie 48 kilometrów. W przeciwieństwie do modelu znanego w Warszawie, tu tramwaje stanowią raczej uzupełnienie sieci komunikacji miejskiej, której podstawą są metro i autobusy. Większość linii obsługiwana jest zabytkowymi, pojedynczymi wagonami Remodelado, które stanowią zarówno turystyczną atrakcję i swoistą wizytówkę Lizbony, jak i codzienny środek transportu mieszkańców. Jedynie na linii 15 (której tramwaje jako jedne z dwóch linii wyjeżdżają poza granice szeroko rozumianego centrum), kursującej do dzielnicy Belem nad brzegiem rzeki Tag, pojawiają się bardziej współczesne, niskopodłogowe wagony.

Jeśli spojrzymy na kształt lizbońskiej sieci sprzed 30 lat, możemy się trochę zdziwić – wówczas tramwaje docierały do wielu odległych od centrum dzielnic, pełniąc w codziennych przewozach miejskich o wiele większą rolę niż współcześnie. Do 1997 roku zlikwidowano ok. 2/3 istniejących tras, zastępując je autobusami. Linia do Belem i trasy w pagórkowatym centrum się obroniły – czyżby ze względu na wyjątkowe walory turystyczne?

Na szczęście powoli widać „światełko w tunelu". Planowane i wdrażane są odtworzenia niektórych linii oraz przedłużenie „piętnastki" dalej na zachód wzdłuż wybrzeża.

Tramwaje przeciskające się między kamienicami

Wróćmy jednak do linii 28 – jej malownicza trasa biegnie obok wielu najciekawszych i najważniejszych atrakcji miasta. Z okien tramwaju możemy



podziwiać katedrę Se, bazylikę Estrela, w sąsiedztwie linii znajdują się też punkty widokowe na miasto i rzekę Tag oraz siedziba parlamentu Sao Bento, zabytkowa winda miejska Elevador de Santa Justa czy cmentarz Prazeres. Trasa rozpoczyna się na placu Praca Martim Moriz – prowadzi przez wąskie, brukowane uliczki Alfamy, handlową dzielnicę Baixa i Bairro Alto, do położonego na zachód od centrum cmentarza Prazeres. Przejazd całej trasy zajmuje około 50 minut – potrafi się jednak niespodziewanie wydłużyć. Na linii jest sporo odcinków jednotorowych, wąskich przesmyków, gdzie żółte wagoniki prawie ocierają się o fasady zabytkowych budynków. Jednocześnie na ulicach odbywa się normalny ruch – nierzadko niefrasobliwi kierowcy parkują zbyt blisko torów (skąd my to znamy?), co negatywnie wpływa na regularność kursowania linii 28.

Bilet 24-godzinny to najlepszy wybór

Żółtymi tramwajami można podróżować na podstawie biletów jednorazowych, całodziennych i długookresowych. Bilet jednorazowy na przejazd lizbońskimi autobusami kosztuje 2 euro, a tramwajami (być może ze względu na swoje walory krajoznawcze) to koszt trzech euro. Takie ceny obowiązują podczas zakupu u prowadzącego – zdecydowanie bardziej opłaca się wybrać wcześniej do biletomatu (niestety nie ma ich zbyt wiele). Najlepszym wyborem pozostaje bilet 24-godzinny, ważny w metrze, tramwajach, autobusach i miejskich windach (z których, ze względu na ukształtowanie terenu, mieszkańcy chętnie korzystają) – jego koszt to 10,7 euro.

Jak uniknąć kolejki do tramwaju 28?

Jak każda podróż – także ta do portugalskiej stolicy ma swoje cienie i blaski. Po wizycie w Lizbonie niekiedy można stwierdzić, że linia 28 jest ofiarą swego własnego sukcesu. W sezonie turystycznym, który na południu Portugalii trwa od wczesnej wiosny do późnej jesieni, chętnych na przejażdżkę słynnym tramwajem jest zwykle więcej niż oferowana podaż miejsc. Choć tramwaje kursują co kilka minut, zwykle są wypełnione po brzegi, a na początkowym przystanku ustawia się długa kolejka turystów. W związku z tym motorniczowie przepełnionych wagonów często... nie zatrzymują się na pośrednich przystankach, zostawiając potencjalnych pasażerów z kwitkiem. Tak olbrzymia frekwencja znacząco ogranicza możliwość sprawnego przemieszczania się dla samych lizbończyków.

Aby przejechać się linią 28 bez długiego oczekiwania polecamy wcześnie rano wybrać się na początkowy przystanek – w ten sposób unikniemy tłumu. Można też skorzystać z mniej popularnej linii 12, która również kursuje po Alfamie, jednak trochę krótszą trasą. Niezależnie od tych trudności, przejażdżka prawie stuletnim wagonem wśród wąskich ulic najstarszej części Lizbony z pewnością pozostanie na długo w pamięci każdego pasażera. ■



Zmiany w przepisach porządkowych

Od 8 kwietnia w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego, na przystankach i stacjach metra obowiązują zmienione przepisy porządkowe.

Rada m.st. Warszawy na sesji 9 marca przyjęła uchwałę w sprawie zmiany przepisów porządkowych obowiązujących w lokalnym transporcie zbiorowym. Przepisy porządkowe obowiązujące w Warszawskim Transporcie Publicznym wymieniają zachowania zabronione w pojazdach, na przystankach i na stacjach metra. Jest to katalog zamknięty co oznacza, że tylko te określone zachowania są zabronione i tylko w tych przypadkach ich sprawca podlega odpowiedzialności za popełnienie wykroczenia zgodnie z art. 54 ustawy Kodeks wykroczeń, tj. karze grzywny do 500 złotych albo karze nagany.

Katalog ten powinien być dostosowywany do zmieniającej się rzeczywistości stąd zmiany wprowadzające nowe zachowania zabronione lub też doprecyzowujące istniejące zapisy. I tak, np. dodano hulajnogi, wózki rowerowe oraz urządzenia transportu osobistego lub urządzenia wspomagające ruch do listy takich, z których nie można korzystać czy też zapisy zabraniające wchodzenia na dachy pojazdów, ich części zewnętrzne, do kabin sterowniczych oraz na wiaty przystankowe.

Dodany został także zakaz pozostawiania bez opieki bagaży lub innych przedmiotów. Takie regulacje są np. na lotniskach i stacjach kolejowych. Niestety, dość często mamy do czynienia z pozostawionymi bagażami np. na stacjach metra co na długi czas dezorganizuje funkcjonowanie podziemnej kolei i jest uciążliwe dla pasażerów. Każdy taki przedmiot musi być sprawdzony przez specjalistyczne służby, co wiąże się z zamknięciem stacji i zatrzymaniem ruchu oraz ewakuacją pasażerów. W 2022 roku w metrze były 143 zatrzymania ruchu z tego powodu, w tym w 51 przypadkach przeprowadzane było rozpoznanie pirotechniczne. W tramwajach mieliśmy 25, a w autobusach 22 rozpoznania pirotechniczne.

Nowe lub zmienione zapisy w przepisach porządkowych obowiązujących w pojazdach lokalnego transportu zbiorowego, na przystankach i na stacjach metra/* to:

§ 11. 1. W pojazdach lokalnego transportu zbiorowego, na przystankach, na terenie stacji metra, których granica rozpoczyna się od pierwszego stopnia zejścia, a dla pozostałych budowli metra-zgodnie z obrysem wewnętrznym, zabrania się:

…

9) korzystania z łyżworolek, wrotek, deskorolek, rowerów, wózków rowerowych, hulajnóg lub innego sprzętu sportowego oraz urządzeń transportu osobistego lub urządzeń wspomagających ruch, o których jest mowa w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 988, z późń. zm[1]);

…

12) wyrzucania lub wrzucania przedmiotów z lub do pojazdu podczas jazdy lub postoju oraz na torowisko;

…

16) przekraczania przed wjazdem, w trakcie wjazdu lub odjazdu pojazdu linii bezpieczeństwa poprzedzonej pasem z wypustkami, służącym ułatwieniu w poruszaniu się po peronach lub przystankach osobom z dysfunkcją wzroku;

17) osobom nieuprawnionym wstępu na torowisko metra, do tunelu lub pomieszczeń technicznych metra i obszarów o ograniczonym dostępie oraz na zadaszenia wejść do stacji metra;

17a) wchodzenia:

na dachy pojazdów, zderzaki lub inne elementy konstrukcyjne pojazdu nieprzeznaczone do przewozu osób,

do kabin sterowniczych pojazdów,

na wiaty przystankowe;

…

21) pozostawiania bez opieki bagaży lub innych przedmiotów;

22) zachowań, które mogą wywołać awaryjne lub nieplanowane zatrzymanie pojazdu albo wymuszających zmianę wyznaczonej trasy.

Przepisy porządkowe obowiązujące w Warszawskim Transporcie Publicznym można znaleźć na stronie WTP w zakładce Przepisy i regulaminy – Przepisy porządkowe.

Uchwała Rady m.st. Warszawy z 9 marca 2023 r. nr LXXIX/2559/2023 zmieniająca uchwałę z 21 kwietnia 2016 r. nr XXVI/658/2016 w sprawie przepisów porządkowych jest dostępna na stronie urzędu m.st. Warszawy.

/* Granicę stacji metra stanowi pierwszy stopień zejścia na stację, a dla pozostałych budowli metra obrys wewnętrzny.

1. Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2022 r. poz. 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642.

Tramwajem przez getto

Niedługo po zdobyciu Warszawy i ostatecznej kapitulacji polskiej armii Niemcy przystąpili do realizowania swoich zbrodniczych planów dotyczących ludności żydowskiej. Wielu obywateli II Rzeczypospolitej miało pochodzenie żydowskie, a w samej Warszawie tuż przed wybuchem II wojny światowej mieszkało wiele osób tej narodowości – Żydzi stanowili niemal 30 proc. mieszkańców stolicy.

Szykany rozpoczęły się tuż po wkroczeniu niemieckich oddziałów do stolicy. Zaczęło się od obowiązkowego kłaniania się żołnierzom, znieważania kobiet, obcinania bród czy zmuszania do ćwiczeń fizycznych na ulicy.

Potem doszła do tego dyskryminacja ekonomiczna. Już w październiku 1939 roku „aryjskie" sklepy i kawiarnie dostały zakaz obsługiwania klientów żydowskich, zablokowano konta bankowe i depozyty należące do Żydów, a Zarząd Miejski musiał zwolnić pracowników tej narodowości. Dariusz Walczak w książce „Tramwajem przez piekło" pisze, że niedługo potem, na początku listopada 1939 roku rozeszła się po Warszawie plotka o zamiarach podzielenia miasta na trzy strefy: wyłącznie dla Żydów, dozwolonej dla Żydów i zakazanej dla Żydów.

Pierwsze getto na ziemiach polskich zostało utworzone już w październiku 1939 roku w Piotrkowie Trybunalskim, a już wiosną następnego roku Niemcy zaczęli planować utworzenie takiego zamkniętego obszaru w Warszawie. Były pomysły, żeby wszystkich Żydów zgromadzić na Pradze, albo żeby część osadzić po zachodniej stronie miasta na Kole, a część na leżącym wtedy na peryferiach Grochowie.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/2/0/-/6189 (syg. daw. 2-6189)
Tramwaj przeznaczony tylko dla Żydów. Widoczna tabliczka informacyjna w języku niemieckim i polskim.
21.02.1941-31.07.1942



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/2/0/-/6176 (syg. daw. 2-6176)
Warszawa. Most nad ul. Chłodną łączący dwie części getta.
Widoczny tramwaj nr 16.
02.1942

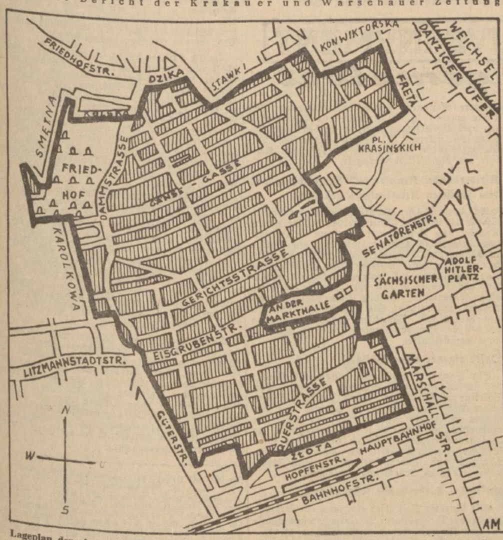
Niemieckojęzyczna prasa okupacyjna, czyli „Warschauer Zeitung" w numerze z 15 listopada 1939 roku po raz pierwszy użyła słowa getto. Zamieszczony został tam obszerny artykuł, zatytułowany „Das Ghetto – Welt des Verfalls", co można przetłumaczyć jako „Getto – świat rozkładu", a całości dopełniały zdjęcia. Niedługo później Hans Frank wydał zarządzenie według którego wszyscy Żydzi mieli nosić na prawym ramieniu opaskę z gwiazdą Dawida.

Już wcześniej, pod koniec 1939 roku na niektórych bramach w północno-zachodniej części miasta, czyli tam gdzie przed wojną mieszkało najwięcej Żydów, pojawiły się informacje o wykryciu przypadków tyfusu plamistego. Wczesną wiosną 1940 roku z kolei, Judenrat (Rada Żydowska) dostała od władz niemieckich mapę z zaznaczonymi obszarami, na których rzekomo wystąpiły przypadki tyfusu, wraz z zaznaczonymi miejscami, w których trzeba wznieść ogrodzenie. Mury zaczęto wznosić już kilka dni później, ale ponieważ nie stanowiły zamkniętej całości, to nie sprawiały wrażenia, że jest to obszar zamknięty. Utworzenie getta pozostawało nadal w sferze domysłów.

Znaki na ziemi

Pewne zapowiedzi tego, co się może wydarzyć w stolicy, można było odczytać ze zmian w działaniu komunikacji miejskiej. Tylko, że te znaki można łatwo odczytać dziś – znając późniejsze działania władz niemieckich, ale dla współczesnych nie były tak oczywiste.

W pierwszą rocznicę wybuchu wojny na warszawskich ulicach pojawiły się dwie nowe linie tramwajowe oznaczone numerami 28 i 29, których wcześniej w stołecznym systemie komunikacyjnym nie było. Obie linie kursowały w okolicach mającego już niedługo powstać getta. Kilka tygodni później Oberfuhrer Ludwig Leist wydał zarządzenie, że Żydom



fot. Plan getta zamieszczony w "Warschauer Zeitung" z 16 października 1940 roku.

nie wolno korzystać z linii tramwajowej nr 9, jeżdżącej reprezentacyjnymi ulicami miasta.

Z kolei, 10 października przy okazji wprowadzania godziny policyjnej w mieście, w „Dzienniku Obwieszczeń Miasta Warszawy” pojawiło się wprost sformułowanie „obszar zamknięty chorób zakaźnych”. Już kilka dni później gadzinówka „Warschauer Zeitung” zamieściła rysunek fragmentu Warszawy z zaznaczonym terenem getta i podpisem, że to „zamknięte żydowskie osiedle mieszkaniowe”.

Położenie getta sprawiało, że komunikacyjnie nie dało się go „wyciąć” z obszaru Warszawy. Mur odgradzał tak duży i ważny fragment miasta, że praktycznie nie sposób było go ominąć. Z tym problemem, który sami stworzyli, musieli sobie poradzić okupanci. Dlatego po raz pierwszy w historii warszawskiej komunikacji miejskiej wprowadzono pojęcie „korytarzy transportowych”.

W momencie utworzenia getta, ze wschodu na zachód, wytyczone zostały dwa korytarze: ulicą Chłodną (od Wroniej do Żelaznej) przejeżdżały tramwaje linii 21, a Leszno (na odcinku od Żelaznej do Bielańskiej) tramwaje linii 16 oraz 22. Z kolei, z północy na południe ulicą Bonifraterską, od Konwiktorskiej do przejazdu pod budynkiem sądów na placu Krasińskich, przebiegały trasy linii 14, 17, 26.

Fragmentem getta dalej kursowały tramwaje linii nr 4, ale zmieniła się jej trasa. Zamiast jechać do ulicy Okopowej, od zbiegu Franciszkańskiej i Nalewek skręcała na północ i przez Nalewki, Sierakowską, Plac Muranowski docierała do Dworca Gdańskiego, zapewniając połączenie z Dworcem Wschodnim.

Ponieważ getto obejmowało znaczny obszar Warszawy, a władze okupacyjne chciały go maksymalnie odizolować od reszty miasta, to do jego obsługi komunikacyjnej trzeba było przeznaczyć tramwaje, które jeździłyby na obszarze otoczonym murami i tylko tam zabierały pasażerów. Wyłącznie do obsługi getta skierowano trzy linie:

15: Plac Muranowski – Nalewki – Gęsia – Dzika – Dzielna – Karmelicka – Leszno – Żelazna – Chłodna – Wolska – Młynarska;

28: Plac Muranowski – Nalewki – Bielańska – Senatorska – plac Bankowy – Przechodnia – plac Żelaznej Bramy (powrót: plac Żelaznej Bramy – Żabia – plac Bankowy) – Graniczna – plac Grzybowski – Twarda – Żelazna – Aleje Jerozolimskie – plac Zawiszy – Grójecka – Plac Narutowicza;

29: Okopowa/Gęsia – Gęsia – Nalewki – plac Muranowski – Muranowska – Bonifraterska – Franciszkańska – Gęsia – Gęsia/Okopowa.

Linie życia

Tramwaje miały też ograniczenia w przyjmowaniu pasażerów i ściśle określone zasady, według których funkcjonowały. Tramwaje tranzytowe musiały przejechać przez teren getta jak najszybciej i bez zatrzymywania, żeby za ich pomocą nie wydostał się z obszaru zamkniętego. Z kolei, tramwaje przeznaczone dla Żydów miały żółte tablice i wyjeżdżając poza teren getta nie mogły przyjmować pasażerów.

Taki układ nie utrzymał się długo. Już w Wigilię Bożego Narodzenia zniknęła linia 29, a dwie pozostałe jeżdżące po getcie zostały skasowane 21 lutego 1941 roku. W zamian pojawiła się „specjalna linia dla Żydów”, jak zostało to zapisane w „Dzienniku Obwieszczeń Miasta Warszawy”, oznaczona niebieską gwiazdą na białym tle. Zbiegło się to ze zmniejszeniem terenu getta oraz wydaniem zarządzenia o zakazie sprzedawania Żydom towarów pochodzących spoza terenu getta.

Linie i ich trasy zmieniały się bardzo często, choćby ze względu na zmianę granic obszaru, na którym stłoczono mieszkańców. Tak było m.in. w listopadzie 1941 roku, kiedy z terenu getta wyłączono cały południowo-wschodni kwartał, otoczony ulicami: Żelazną, Grzybowską, Wronią i Leszno, a mur stanął na zachodnim torze tramwajowym.

Ta zmiana pozwoliła na wyeliminowanie ruchu tranzytowego na tym odcinku, a co za tym idzie – także jednego z kanałów przemytu żywności na teren getta. Tramwaje, wjeżdżające z części aryjskiej, były idealnym środkiem transportu jedzenia,

chociaż władze okupacyjne starały się temu przeciwdziałać umieszczając w wagonach niemieckich żandarmów oraz granatowych policjantów. Radzono sobie z tym jednak, albo za pomocą łapówek, żeby funkcjonariusze w odpowiednim momencie przymknęli oko, albo sprytem.

Przy szmuglowaniu żywności stosowano metodę, którą powszechnie znają przemytnicy na całym świecie. Po to, żeby zmylić czujność konwojentów wyrzucano worek z jednej strony, a gdy żandarmi kazali zatrzymać tramwaj i wybiegali na ulicę, to Polacy wyciągali spod ławek właściwy towar i podawali swoim żydowskim wspólnikom z przeciwnej strony wagonu. Ten proceder wymagał ścisłego współdziałania ze strony motorniczych, z których wielu było wciągniętych w pracę konspiracyjną. Osoby, prowadzące tramwaje musiały być czujne i reagować na znaki dawane z poszczególnych bram czy balkonów. Czasami gwałtownie hamowali, żeby konwojenci się przewrócili, a niekiedy robili wręcz odwrotnie – przedłużali moment hamowania, żeby dać czas na przeprowadzenie całej akcji.

To nie była tylko niebezpieczna zabawa, kończąca się „pogrożeniem palcem” czy mandatem. Dla Żydów i Polaków była to gra ze śmiercią. Mieszkańcy getta potrzebowali tych transportów, żeby mieć jakiekolwiek szanse na przeżycie – szacuje się, że od około 80 do nawet 97,5 proc. żywności w getcie warszawskim pochodziło z przemytu (choć należy pamiętać, że tramwaje były tylko jednym z kanałów przerzutowych). Takie dane podają Barbara Engelking i Jacek Leociak w książce „Getto warszawskie. Przewodnik po nieistniejącym mieście” (Warszawa, 2001).

W trakcie szmuglu nieraz niemieccy żandarmi otwierali ogień do Żydów, chwytających worki z jedzeniem. Z kolei, Polacy ryzykowali zesłaniem do obozu koncentracyjnego. Jak można przeczytać w książce „Tramwajem przez piekło” konduktor Jan Bala z zajezdni Praga został zatrzymany podczas wyładunku towarów z tramwaju w getcie i wysłany do Auschwitz, gdzie zginął.



fot. Tramwaje Warszawskie
Okolicznościowa linia tramwajowa - tramwaj pamięci przypominający zamordowanych żydowskich mieszkańców Warszawy

Komunikacja miejska służyła też do ratowania życia ludzi w inny sposób. Przez zajezdnię tramwajową na Muranowie, położoną tuż obok terenu getta wyprowadzono z piekła wiele dzieci, które potem znalazły schronienie po aryjskiej stronie w polskich rodzinach lub w przytułkach prowadzonych przez zakonnice.

Irena Sendlerowa, w rozmowie przeprowadzonej w 2005 roku i opublikowanej na stronie um.warszawa.pl wspominała:

Mieliśmy też zaprzyjaźnionego tramwajarza męża naszej łączniczki, który z zajezdni na Muranowie odwoził przemycone przez nas dzieciaki do innych części Warszawy.

Tak swoje losy przedstawia m.in. Teresa Wieczorek, której przybrana mama Teresa Ciarkowska opowiadała, że dziewczynka została przekazana na terenie zajezdni tramwajowej. Być może przyniesiono ją tam przez kanał wykopany przez żołnierzy żydowskich organizacji bojowych, którzy tą drogą otrzymywali broń od polskiego podziemia.

Tej broni użyli podczas powstania w getcie, które było najsilniejszym znakiem sprzeciwu wobec hitlerowskich zbrodni. W lipcu 1942 roku Niemcy rozpoczęli tzw. akcję „Reinhardt”, w ramach której zaczęli deportować mieszkańców do obozów zagłady oraz wyburzali całą zabudowę dawnego getta. Razem z rozpoczęciem wielkiej akcji likwidacyjnej i chaosem, który zapanował w dzielnicy, przestała funkcjonować komunikacja miejska i m.in. ustał ruch tramwajów, oznaczonych gwiazdą Dawida. Do 21 września 1942 do obozu zagłady w Treblince trafiło nawet 300 tys. Żydów, czyli ok. 75 proc. mieszkańców getta.

Kolejna akcja likwidacyjna trwała w dniach 18–22 stycznia 1943 roku i rozpoczęła się na osobisty rozkaz Heinricha Himmlera, który wcześniej wizytował tereny getta. W czasie tych deportacji żydowscy bojownicy przeprowadzili swoje pierwsze akcje, wymierzone w Niemców. Kiedy w kwietniu 1943 roku Niemcy rozpoczęli ostateczną likwidację getta – wybuchły walki.

Symbolem stłumienia oporu powstańców stało się wysadzenie Wielkiej Synagogi, stojącej przy ulicy Tłomackie. Dzisiaj po dzielnicy żydowskiej nie zostało wiele śladów. Przypomina o niej m.in. instalacja stojąca w miejscu, gdzie kiedyś wzniesiona była kładka nad ulicą Chłodną, nad torami tramwajowymi linii przez getto. ▪

Źródła:
D. Walczak „Tramwajem przez piekło”, Warszawa 2013
B. Engelking i J. Leociak „Getto warszawskie. Przewodnik po nieistniejącym mieście”, Warszawa 2001
„Warschauer Zeitung”
www.um.warszawa.pl



Warszawa